



⑯ BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT

⑯ ⑫ **Offenlegungsschrift**  
⑯ ⑯ **DE 199 54 544 A 1**

⑯ Int. Cl. 7:  
**B 60 K 6/02**  
B 60 K 1/02

⑯ ⑯ Aktenzeichen: 199 54 544.8  
⑯ ⑯ Anmeldetag: 12. 11. 1999  
⑯ ⑯ Offenlegungstag: 16. 8. 2001

**BEST AVAILABLE COPY**

**DE 199 54 544 A 1**

⑯ ⑯ Anmelder:  
DaimlerChrysler AG, 70567 Stuttgart, DE

⑯ ⑯ Erfinder:  
Deichl, Tilo, Dipl.-Ing., 71229 Leonberg, DE;  
Schweers, Tilo, Dr., 75175 Pforzheim, DE

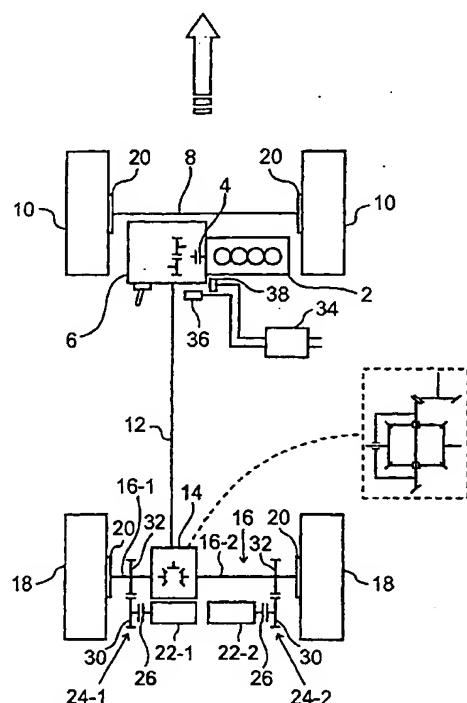
⑯ ⑯ Entgegenhaltungen:  
DE 197 51 100 A1  
FR 26 63 591

**Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen**

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑯ ⑯ Kraftfahrzeugantrieb

⑯ ⑯ Kraftfahrzeugantrieb mit einem Fahrantreibsmotor (2) und mit zwei elektrischen Maschinen (22-1, 22-2) zum Antrieben der gleichen Fahrzeugräder (18). Die elektrischen Maschinen sind getrennt von Wellenverbindungen (16-1, 16-2) angeordnet, welche ein Ausgleichsgetriebe (14) mit den Fahrzeugräden (18) verbinden. Jede elektrische Maschine ist über einen eigenen Getriebezug (24-1, 24-2) mit der Wellenverbindung des ihr zugeordneten Fahrzeugrades (18) antriebsmäßig verbunden oder verbindbar.



**DE 199 54 544 A 1**

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft einen Kraftfahrzeugantrieb gemäß dem Oberbegriff von Anspruch 1.

Demgemäß betrifft die Erfindung einen Kraftfahrzeugantrieb enthaltend einen Fahrantreibsmotor, einen Antriebsstrang, welcher zur Verbindung des Fahrantreibsmotors mit den beiden Rädern einer Antriebsachse ein Übersetzungsgetriebe mit variabler Übersetzung und auf der Antriebsachse ein Ausgleichsgetriebe aufweist, welches über Wellenverbindungen mit den beiden Fahrzeugrädern antriebsmäßig verbunden ist, zwei elektrischen Maschinen, von welchen je eine auf eines der beiden Fahrzeugräder wirkt, die von dem Fahrantreibsmotor antreibbar sind, wobei die elektrischen Maschinen mindestens als Elektromotoren betreibbar sind.

Ein Kraftfahrzeugantrieb dieser Art ist aus der Patentschrift DE 30 32 603 C1 bekannt. Er enthält an den von einem Brennkraftmotor antreibbaren oder an den nicht-antriebaren Fahrzeugrädern eines Kraftfahrzeugs je einen elektrischen Radnabenmotor.

Der Fahrantreibsmotor kann wie bei der genannten Schrift ein Verbrennungsmotor sein, jedoch können auch beliebige andere Arten von Antriebseinheiten als Fahrantreibsmotor verwendet werden. Elektrische Maschinen werden in Kraftfahrzeugen jedoch üblicherweise nicht nur als elektrische Motoren, sondern auch als elektrische Generatoren verwendet, einerseits zum Antrieben des Kraftfahrzeugs und andererseits zur Erzeugung von elektrischer Energie, wenn das Kraftfahrzeug die elektrische Maschine antreibt, beispielsweise bei Bergabfahrten oder zum Abbremsen des Kraftfahrzeugs durch die elektrische Maschine.

Aus der US 5 713 425 ist ein Hybrid-Fahrzeugantrieb bekannt, welcher einen Verbrennungsmotor als Fahrantreibsmotor und eine elektrische Maschine aufweist, die wahlweise als Elektromotor oder als Generator betreibbar ist. Der Fahrantreibsmotor ist über ein Gangwechselgetriebe und die elektrische Maschine ist über einen eigenen Getriebezug mit der Antriebsseite eines Ausgleichsgetriebes (Differentialgetriebe) antriebsmäßig verbunden. Das Ausgleichsgetriebe ist auf einer Antriebsachse zwischen zwei Achswellen angeordnet und durch diese Achswellen mit antriebenden Fahrzeugrädern verbunden. Die elektrische Motor-Generator-Maschine kann betrieben werden, um den Fahrzeugrädern ein Drehmoment zu liefern, wenn während einer Übersetzungsänderung (eines Gangwechsels) die Drehmomentverbindung im Gangwechselgetriebe und/oder in einer Kupplung zwischen dem Fahrantreibsmotor und dem Gangwechselgetriebe unterbrochen ist. Das Gangwechselgetriebe kann ein Automatikgetriebe sein. Während der Übersetzungsänderung bzw. des Gangwechsels wird das vom Fahrzeugantreibsmotor her ausfallende Antriebsdrehmoment durch ein entsprechendes Drehmoment der elektrischen Maschine ersetzt. Wenn die elektrische Maschine als Generator betrieben wird, kann die von ihr erzeugte elektrische Energie in einem Energiespeicher gespeichert werden, beispielsweise in einer Batterie oder in einem Schwungrad. Ein ähnlicher Hybrid-Fahrzeugantrieb ist auch aus der DE 40 05 623 A1 bekannt.

Aus der DE 40 04 330 C2 ist ein Kraftfahrzeugantrieb bekannt, bei welchem die Eingangsseite eines Gangwechselgetriebes wahlweise mit einem Verbrennungsmotor und/oder einer elektrischen Maschine kuppelbar ist. Die elektrische Maschine kann als Anlasser benutzt werden zum Anlassen des Verbrennungsmotors. Ferner kann die elektrische Maschine anstelle des Verbrennungsmotors zum Antrieb des Kraftfahrzeugs verwendet werden.

Aus der DE 35 42 059 C1 ist ein Hybrid-Kraftfahrzeugantrieb bekannt, bei welchem die beiden Räder einer An-

triebsachse von einem Verbrennungsmotor über ein Übersetzungsgetriebe mit variabler Übersetzung angetrieben werden und die Fahrzeugräder einer anderen Antriebsachse von einem oder mehreren elektrischen Maschinen antreibbar sind, welche wahlweise als Elektromotor oder als elektrischer Generator betreibbar sind.

Aus der DE 41 42 863 A1 ist ein Hybrid-Kraftfahrzeugantrieb bekannt, welcher eine Verbrennungsmotor-Generator-Einheit zur Stromerzeugung für elektrische Maschinen aufweist, welche an einer oder vorzugsweise zwei Antriebsachsen eines Kraftfahrzeugs zum Antrieb von Fahrzeugrädern dieser Antriebsachsen angeordnet sind.

Durch die Erfindung soll die Aufgabe gelöst werden, eine Möglichkeit zu schaffen, durch welche ein Elektromotorantrieb in bestehende Antriebssysteme integriert werden kann, ohne daß große konstruktive Änderungen des Antriebssystems erforderlich sind.

Ferner soll durch die Erfindung die Aufgabe gelöst werden, mit nur geringen konstruktiven Änderungen der be-

kannten Antriebssysteme eine Möglichkeit zu schaffen, durch welche mit elektrischen Maschinen in Abhängigkeit von vorbestimmten Kriterien Drehmomentschwankungen auf einfache Weise besser kompensiert werden können, welche bei einem Wechsel des Übersetzungsverhältnisses bzw. bei einem Gangwechsel des Übersetzungsgetriebes (Gangwechselgetriebe oder stufenlos variables Übersetzungsgetriebe) und/oder beim Öffnen einer Hauptkupplung zwischen dem Fahrantreibsmotor und dem Übersetzungsgetriebe entstehen.

30 Diese Aufgabe wird gemäß der Erfindung durch die kennzeichnenden Merkmale von Anspruch 1 gelöst.

Demgemäß wird die Aufgabe dadurch gelöst, daß die elektrischen Maschinen getrennt von den Wellenverbindungen angeordnet sind, welche das Ausgleichsgetriebe mit den 35 Fahrzeugrädern verbinden, und daß jede elektrische Maschine über einen eigenen Getriebezug mit der Wellenverbindung des ihr zugeordneten Fahrzeugrades antriebsmäßig verbunden oder verbindbar ist.

Die Erfindung ermöglicht die Integration eines Elektroantriebes in bestehende Antriebssysteme, ohne daß konstruktive Änderungen des Antriebssystems erforderlich sind.

Gemäß einem weiteren Merkmal der Erfindung ist in jedem Getriebezug der elektrischen Maschinen eine schaltbare Kupplung zum An- und Abkuppeln der elektrischen 45 Maschinen vorgesehen. Dadurch kann die Drehzahl der elektrischen Maschinen bereits vor dem Schließen ihrer Kupplungen auf einen für den Schaltvorgang des Übersetzungsgetriebes günstigen Wert gebracht oder einem solchen Wert angenähert werden, bevor dann durch Schließen der 50 Kupplungen das Drehmoment der elektrischen Maschinen in den Antriebsstrang des Fahrantreibsmotors eingebracht wird.

Ferner können durch eine solche schaltbare Kupplung die Verluste bei unnötig mitlaufenden elektrischen Maschinen 55 z. B. bei Konstantfahrt mit konstanten Übersetzungsverhältnissen des Schaltgetriebes durch Öffnen der Kupplung in vorteilhafter Weise vermieden werden.

Damit sind insbesondere stoßreduzierte bzw. im Idealfall stoßfreie Übersetzungsveränderungen des Übersetzungsgetriebes während des Fahrbetriebes möglich. Die elektrischen

55 Maschinen kompensieren die bei Schaltvorgängen entstehenden Antriebsunterbrechungen oder Drehmomentschwankungen mindestens teilweise. Vorzugsweise wird diese Kompensation in Abhängigkeit von vorbestimmten Kriterien (Momente, Drehzahlen, Fahrzeuggeschwindigkeit, -beschleunigung, -verzögerung, Fahrerwunsch etc.) durch eine elektrische Steuereinrichtung automatisch ausgeführt.

Die Drehmomente in den elektrischen Maschinen können Antriebsmomente (positive Momente) oder Bremsmomente (negative Momente) sein, je nach dem, ob während des Schaltvorganges der Fahrantreibsmotor das Fahrzeug antriebt oder das Fahrzeug den Fahrzeuganreibsmotor antriebt, z. B. bei Bergabfahrten oder beim Ausrollen des Fahrzeugs, wenn der Fahrer das Gaspedal zurücknimmt.

Gemäß bevorzugter Ausführungsform der Erfindung ist jedes Getriebe der elektrischen Maschinen ein einstufiges Stirnradgetriebe.

Den antriebbaren Fahrzeugräder sind vorzugsweise mechanisch wirkende Bremsen zugeordnet. Die elektrischen Maschinen können zwar ebenfalls im Generatorbetrieb als Bremsen benutzt werden, jedoch ist diese Bremswirkung umso geringer, je kleiner die Drehzahl der elektrischen Maschinen wird.

Die Erfindung wird im folgenden mit bezug auf die Zeichnungen anhand von bevorzugten Ausführungsformen als Beispiele beschrieben.

In den Zeichnungen zeigen:

Fig. 1 schematisch einen Kraftfahrzeugantrieb nach der Erfindung mit Hinterradantrieb und mit einem bei einer Vorderachse angeordnetem Fahrantreibsmotor,

Fig. 2 schematisch einen Kraftfahrzeugantrieb nach der Erfindung mit Vorderradantrieb und mit einem an der Vorderachse angeordnetem Fahrantreibsmotor,

Fig. 3 schematisch einen Kraftfahrzeugantrieb nach der Erfindung mit Hinterradantrieb und mit einem bei der Hinterrachse angeordnetem Fahrantreibsmotor,

Fig. 4 schematisch einen Kraftfahrzeugantrieb nach der Erfindung mit einer angetriebenen Vorderachse oder Hinterrachse eines Kraftfahrzeugs und mit auf Achswellen angeordneten Kupplungen,

Fig. 5 ein Drehmoment-Zeit-Diagramm eines Fahrantreibsmotors während des Hochschaltens von einem niedrigeren Gang in einen höheren Gang in einem Gangwechselgetriebe unter Vollast,

Fig. 6 ein Drehmoment-Zeit-Diagramm des Drehmoments des Elektroantriebes mit zwei elektrischen Maschinen während des Gangschaltvorganges,

Fig. 7 ein Gesamtdrehmoment-Zeit-Diagramm aus den Diagrammen der Fig. 5 und 6,

Fig. 8 einen Signalflussplan für eine elektrische Drehmomentkompensation von Antriebsdrehmomentlücken während Gangwechselvorgängen entsprechend den Fig. 5, 6 und 7.

Der in Fig. 1 dargestellte Kraftfahrzeugantrieb enthält einen Fahrantreibsmotor 2 in Form eines Verbrennungsmotors oder einer Turbine oder von anderer Art, ein über eine schaltbare Haupt-Kupplung 4 mit ihm verbindbares Übersetzungsgetriebe 6 mit variabler Übersetzung, beispielsweise eine Gangwechselgetriebe oder ein Automatikgetriebe, je nahe bei der Achse 8 von nicht angetriebenen vorderen Fahrzeugräder 10.

Der Ausgang des Übersetzungsgetriebes 6 ist über eine Kardanwelle 12 mit dem dem Eingang eines Ausgleichsgetriebes 14 oder Differentialgetriebes verbunden, dessen beiden Ausgänge über Achswellen 16-1 und 16-2 einer hinteren Achse 16 mit hinteren Fahrzeugräder 18 je antriebsmäßig verbunden sind.

Die vorderen und hinteren Antriebsräder 16 und 18 sind mit mechanisch wirkenden Bremsen 20 versehen.

Zwei elektrische Maschinen 22-1 und 22-2 sind parallel zu den Achswellen 16-1 und 16-2 der hinteren Achse 16 angeordnet. Je eine dieser beiden elektrischen Maschinen 22-1 und 22-2 ist über einen Getriebebezug 24-1 bzw. 24-2 mit einer der beiden Achswellen 16-1 bzw. 16-2 antriebsmäßig verbunden bzw. verbindbar.

In jedem dieser Getriebebezüge 24-1 und 24-2 ist vorzugsweise eine schaltbare Kupplung 26 enthalten zum An- und Abkuppeln der elektrischen Maschinen 22-1 und 22-2.

Die Kupplung 26 ist vorzugsweise entweder entsprechend Fig. 1 zwischen der betreffenden elektrischen Maschine 22-1 oder 22-2 und dem Getriebe ihres Getriebebezuges 24-1 bzw. 24-2 angeordnet oder entsprechend Fig. 4 zwischen einem Zahnräder 32 dieser Getriebebezüge 24-1 bzw. 24-2 und der zugehörigen Achswelle 16-1 bzw. 16-2 angeordnet.

Das Getriebe der Getriebebezüge 24-1 und 24-2 besteht vorzugsweise je aus einem axial zur elektrischen Maschine 22-1 bzw. 22-2 angeordneten stufenverzahnten Zahnräder 30 und einem damit in Eingriff stehenden, koaxial auf der zugehörigen Achswelle 16-1 bzw. 16-2 angeordneten stufenverzahnten weiteren Zahnräder 32.

Eine elektrische, vorzugsweise Mikroprozessoren enthaltende, Steuereinrichtung 34 ist zur Steuerung oder Regelung der elektrischen Maschinen 22-1 und 22-2 in Abhängigkeit von Übersetzungswechselvorgängen oder Gangwechselvorgängen im variablen Übersetzungsgetriebe 6 in der Weise ausgebildet, daß bei Übersetzungswechselvorgängen bzw. Gangwechselvorgängen in diesem Übersetzungsgetriebe 6 oder in der Haupt-Kupplung 4 entstehende Antriebsunterbrechungen oder entstehende unerwünschte Drehmomentänderungen in Abhängigkeit von vorbestimmten Kriterien durch Drehmomente der elektrischen Maschinen 22-1 und 22-2 mindestens teilweise ausgeglichen werden. Die Drehmomente der elektrischen Maschinen 22-1 und 22-2 können hierbei positiv sein, d. h. ein die Fahrzeugräder 18 antriebendes Moment erzeugen, oder negativ sein, d. h. ein die Fahrzeugräder 18 bremsendes Moment erzeugen, in Abhängigkeit von den genannten vorbestimmten Kriterien. Zu diesen gehören insbesondere Signale, welche der Steuereinrichtung 34 anzeigen, ob ein Hochschalt- oder ein Runterschaltvorgang stattfindet, ob hierbei das Fahrzeug beschleunigt oder verzögert werden soll, was durch die Stellung des Gaspedals des Fahrantreibsmotors 2 detektierbar ist, oder ob das Fahrzeug bergauf oder bergab fährt, insbesondere also, ob das Fahrzeug in Abhängigkeit vom Wunsch des Fahrers oder von einem Tempomat (Geschwindigkeitssteuereinrichtung) beschleunigt oder verzögert oder kontinuierlich gefahren werden soll. Normalerweise wird bei Bergauffahrten bei Übersetzungswechseln im Übersetzungsgetriebe 6 von den elektrischen Maschinen 22-1 und 22-2 ein Antriebsdrehmoment erzeugt werden müssen, um ein Abfallen der Fahrzeuggeschwindigkeit zu verhindern. Bei Bergabfahrten und zum Bremsen wird während einer Änderung des Übersetzungsverhältnisses des Übersetzungsgetriebes von den elektrischen Maschinen 22-1 und 22-2 häufig ein Bremsmoment erzeugt werden müssen, um ein Beschleunigen des Kraftfahrzeugs zu verhindern. Hierbei sind meßtechnisch zu erfassende Kriterien normalerweise auch die Eingangsrehzahl und Ausgangsrehzahl des Übersetzungsgetriebes 6 und/oder dort meßbare Drehmomente. Stellvertretend für solche Meßstellen sind in Fig. 1 zwei Sensoren 36 und 38 der Steuereinrichtung 34 schematisch dargestellt, welches Drehzahl und/oder Drehmomentsensoren sein können. Die Steuereinrichtung 34 kann Drehmomente und Drehzahlen des Fahrantreibsmotors 2 auch ohne solche Sensoren anhand einer in ihr enthaltenen Steuerelektronik zur Steuerung des Fahrantreibsmotors 2 entnehmen.

In den anderen Fig. 2, 3 und 4 sind Teile von Fig. 1 entsprechende Teile mit gleichen Bezugszahlen versehen. Sie haben die gleiche Funktion. Im folgenden werden deshalb nur noch Abweichungen von Fig. 1 beschrieben.

Der Unterschied in Fig. 2 besteht darin, daß es sich nicht um einen Hinterradantrieb, sondern um einen Vorderradan-

trieb handelt.

Der Unterschied von Fig. 3 zu Fig. 1 besteht lediglich darin, daß der Fahrantreibsmotor 2 und das Übersetzungsgetriebe 6 nahe bei der angetriebenen Hinterachse 16 angeordnet sind und dadurch die Kardanwelle 12 von Fig. 1 entfällt.

Fig. 4 ist eine Teilansicht eines Kraftfahrzeugantriebes, wobei nur die angetriebene Achse dargestellt ist, welches die vordere Achse 8 mit den Achswellen 8-1 und 8-2 sein kann und in Fig. 4 lediglich als Beispiel die hintere Achse 16 ist. Der Unterschied zu Fig. 1 besteht darin, daß die schaltbaren Kupplungen 26 nicht zwischen den elektrischen Maschinen 22-1 und 22-2 und dem Getriebe 30, 32 ihres Getriebezuges 24-1 bzw. 24-2 angeordnet sind, sondern zwischen der betreffenden Achswelle 16-1 und 16-2 (oder 8-1 und 8-2) und dem darauf angeordneten Zahnrad 32, um diese beiden Teile miteinander zu kuppeln. Die Ausführungsform von Fig. 4 mit auf den Achswellen angeordneten Kupplungen 32 ist auch für die Ausführungsformen von Fig. 3 und nach Fig. 2 verwendbar.

Fig. 5 zeigt, wie das Antriebsdrehmoment  $M_M$  des Fahrantreibsmotors 2 beim Öffnen der Haupt-Kupplung 4 und/oder bei einer Zugkraftunterbrechung im Übersetzungsgetriebe 6 während eines Gangschaltvorganges beim Hochschalten unter Vollast zwischen den Zeitpunkten A und B abfällt.

Fig. 6 zeigt ein von den elektrischen Maschinen 22-1 und 22-2 gemeinsam aufbringbares elektrisches Drehmoment  $M_E$  im Zeitraum zwischen den Zeitpunkten A und B, während der Haupt-Fahrantreibsstrang des Fahrantreibsmotors 2 unterbrochen ist.

Fig. 7 zeigt das Gesamtdrehmoment  $M_G$  von Fahrantreibsmotor 2 und den elektrischen Maschinen 22-1 und 22-2 vor, zwischen und nach den Zeitpunkten A und B.

In dem in Fig. 8 gezeigten Signalflußplan der Steuereinrichtung 34 sind folgende Kriterien, Funktionen und Teile dargestellt: Eine Steuerung 51 des Fahrantreibsmotors 2 (Verbrennungsmotor oder Turbine oder andere Art), welche über Sensoren 52 Betriebsdaten des Fahrantreibsmotors 2 erhält und aktuelle Betriebswerte 53, insbesondere das aktuelle Drehmoment des Antriebsmotors 2, einem Rechner 54 zuführt. Eine Getriebesteuerung 55 erhält von Sensoren 56 Zustandsinformationen über das Übersetzungsgetriebe 2, beispielsweise Eingangsrehzahlen, Ausgangsrehzahlen, Drehmomente hierzu, Schaltzustände von Übersetzungsschaltelementen usw., und gibt in Abhängigkeit hiervon Informationen über die aktuelle Getriebegangstufe und über die vorbereitete sowie durchgeführte zukünftige Getriebestufe bei 57 an den Rechner 54. Eine Gaspedaleinrichtung 58, vorzugsweise eine mit einem Sensor 59 zur berührungslosen Übermittlung der Gaspedalstellung an die Steuereinrichtung 34, gibt den Antriebsdrehmoment-Wunsch des Fahrtzeugfahrers bei 60 ebenfalls an den Rechner 54.

Der Rechner 54 berechnet anhand der genannten Kriterien und Informationen das Differenzmoment zwischen dem vom Fahrer gewünschten Moment und dem aktuellen Moment des Fahrantreibsmotors 2. Dieses Differenzmoment kann positiv oder negativ sein, je nach dem, ob der Fahrantreibsmotor das Fahrzeug antreibt oder ob er vom Fahrzeug angetrieben wird. Der Rechner 54 gibt in Abhängigkeit vom Rechenergebnis entsprechende Signale 61 an einen Steuerungsteil 62 der elektrischen Maschinen 22-1 und 22-2, welchem außerdem über Sensoren 63 und 64 der jeweils aktuelle Drehzahl- und/oder Drehmomentzustand der elektrischen Maschinen mitgeteilt wird. Ferner kann vorgesehen sein, daß dem Steuerungsteil 62 Daten 65 mitgeteilt werden, die Auskunft über den Zustand eines Energiespeichers (z. B. Batterie oder Brennstoffzelle) 66 geben, welcher den für den Betrieb der elektrischen Maschinen als Elektromotor erfor-

derlichen Strom liefert und welcher gegebenenfalls von den elektrischen Maschinen wieder aufgeladen wird, wenn diese als Generator betrieben werden. In Abhängigkeit hiervon steuert der Steuerungsteil 62 die beiden elektrischen Maschinen 22-1 und 22-2.

#### Patentansprüche

1. Kraftfahrzeugantrieb enthaltend einen Fahrantreibsmotor (2); einen Antriebsstrang, welcher zur Verbindung des Fahrantreibsmotors (2) mit den beiden Rädern (10, 18) einer Antriebsachse (8, 16) ein Übersetzungsgetriebe (6) mit variabler Übersetzung und auf der Antriebsachse ein Ausgleichsgetriebe (14) aufweist, welches über Wellenverbindungen (8-1, 8-2; 16-1, 16-2) mit den beiden Fahrzeugrädern antriebsmäßig verbunden ist; zwei elektrische Maschinen (22-1, 22-2), von welchen je eine auf eines der beiden Fahrzeugräder (10, 18) wirkt, die von dem Fahrantreibsmotor (2) antreibbar sind, wobei die elektrischen Maschinen mindestens als Elektromotoren betreibbar sind, dadurch gekennzeichnet, daß die elektrischen Maschinen (22-1, 22-2) getrennt von den Wellenverbindungen (8-1, 8-2; 16-1, 16-2) angeordnet sind, welche das Ausgleichsgetriebe (14) mit den Fahrzeugräder (10, 18) verbinden, und daß jede elektrische Maschine über einen eigenen Getriebezug (24-1, 24-2) mit der Wellenverbindung des ihr zugeordneten Fahrzeugrades antriebsmäßig verbunden oder verbindbar ist.
2. Kraftfahrzeugantrieb nach Anspruch 1 dadurch gekennzeichnet, daß in jedem Getriebezug der elektrischen Maschinen (22-1, 22-2) eine schaltbare Kupplung (26) zum An- und Abkuppeln der elektrischen Maschinen vorgesehen ist.
3. Kraftfahrzeugantrieb nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Getriebe von jedem Getriebezug der elektrischen Maschinen ein einstufiges Stirnradgetriebe (30, 32) ist.
4. Kraftfahrzeugantrieb nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß den antreibbaren Fahrzeugrädern (10, 18) mechanisch wirkende Bremsen (20) zugeordnet sind.
5. Kraftfahrzeugantrieb nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß eine elektrische Steuereinrichtung (34) vorgesehen ist zur Steuerung oder Regelung der elektrischen Maschinen (22-1, 22-2) in Abhängigkeit von Übersetzungswechselvorgängen des Übersetzungsgetriebes (6) in der Weise, daß während Übersetzungswechselvorgängen im Antriebsstrang entstehende Antriebsunterbrechungen oder Drehmomentänderungen in Abhängigkeit von vorbestimmten Kriterien durch in den elektrischen Maschinen erzeugte Drehmomente mindestens teilweise ausgeglichen werden.

Hierzu 5 Seite(n) Zeichnungen

**- Leerseite -**

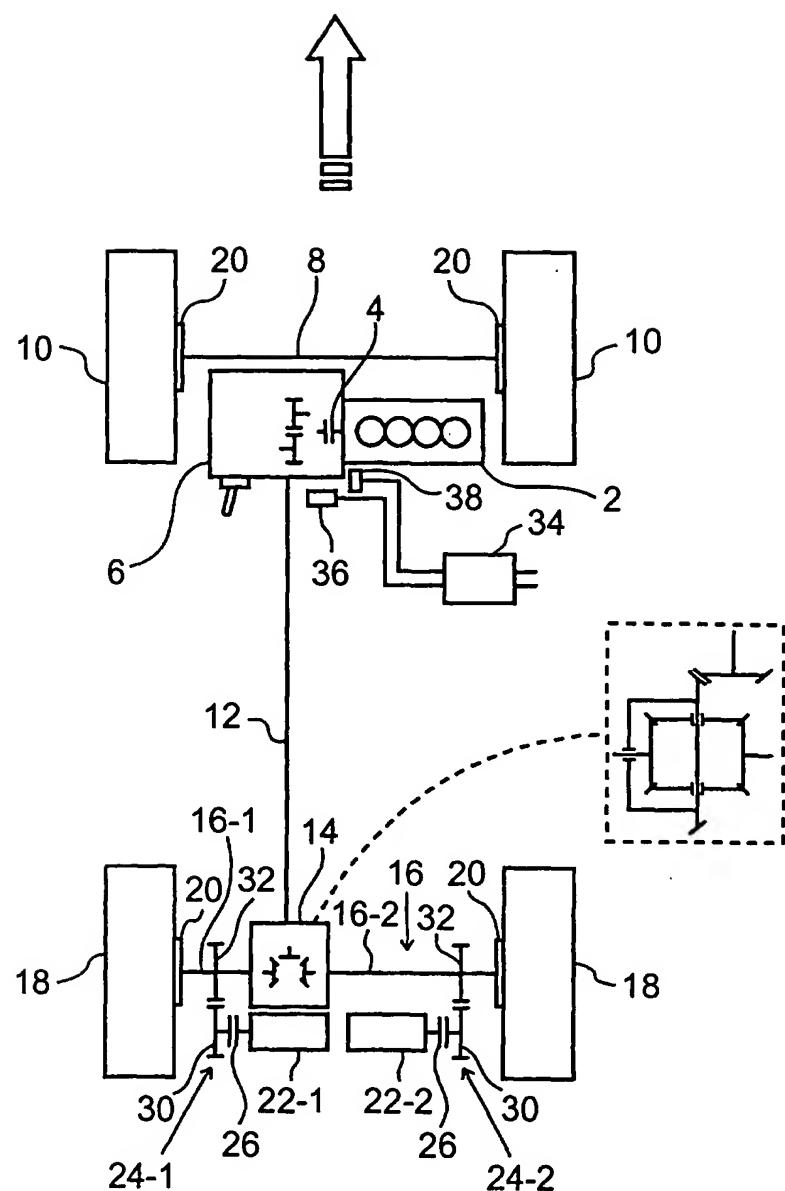
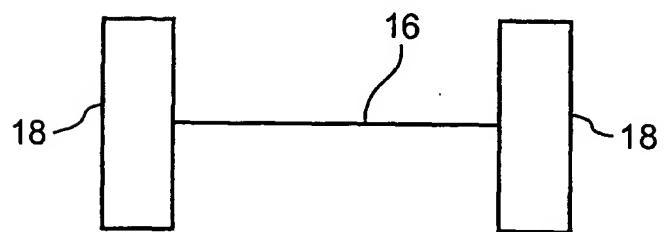
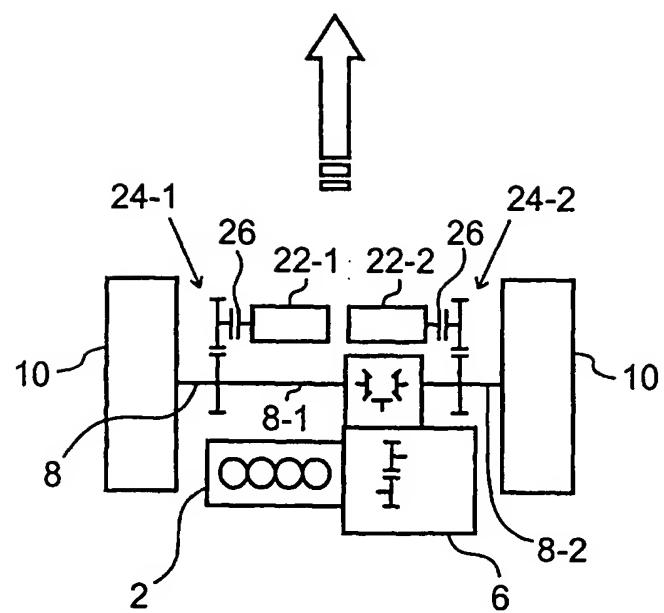


Fig. 1



**Fig. 2**

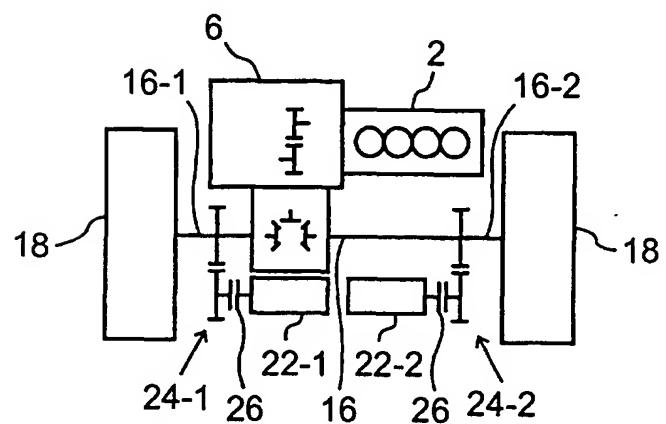
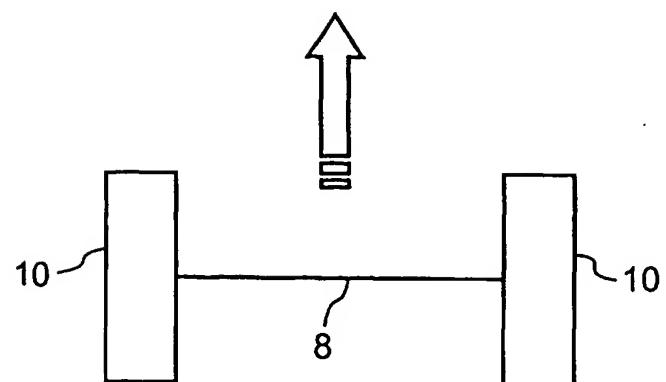
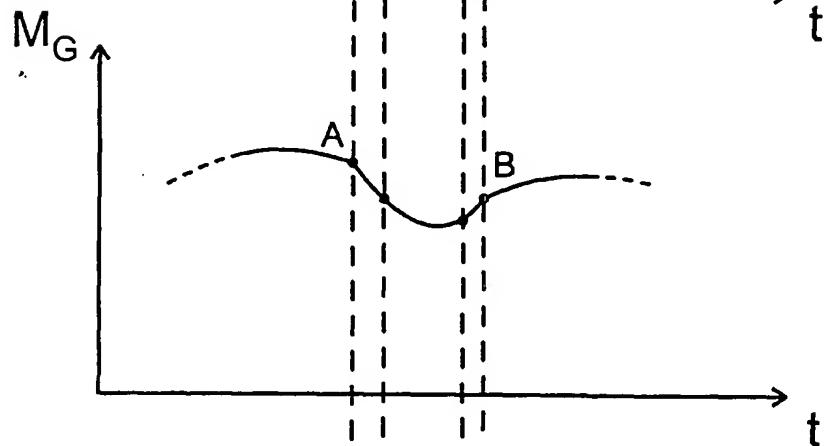
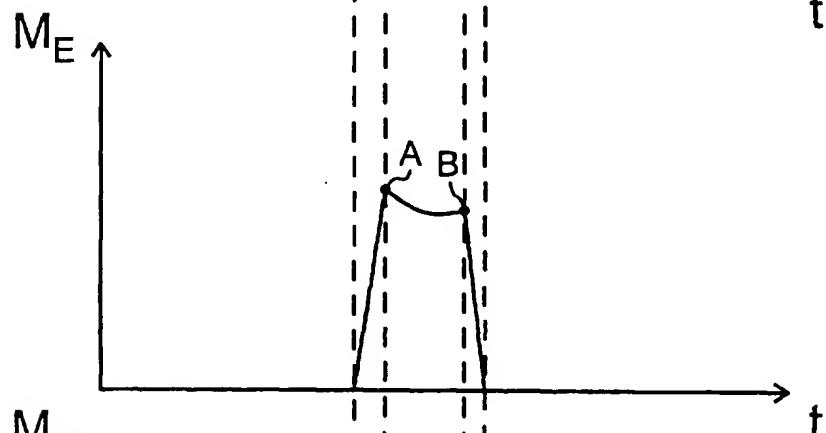
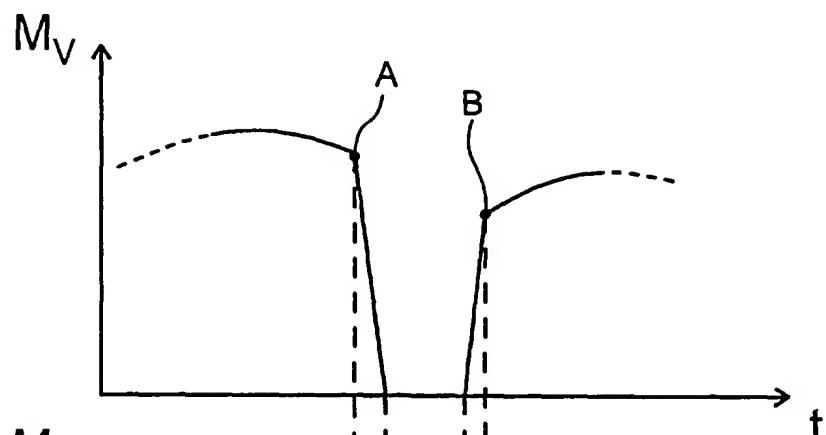


Fig. 3



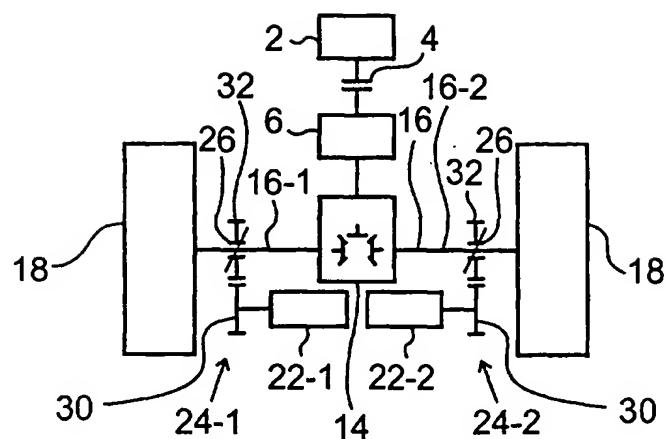


Fig. 4

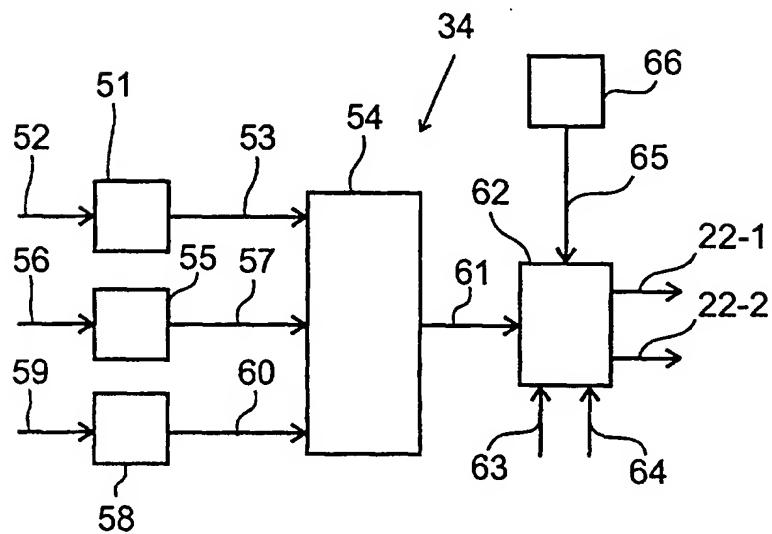


Fig. 8

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record**

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER:** \_\_\_\_\_

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**